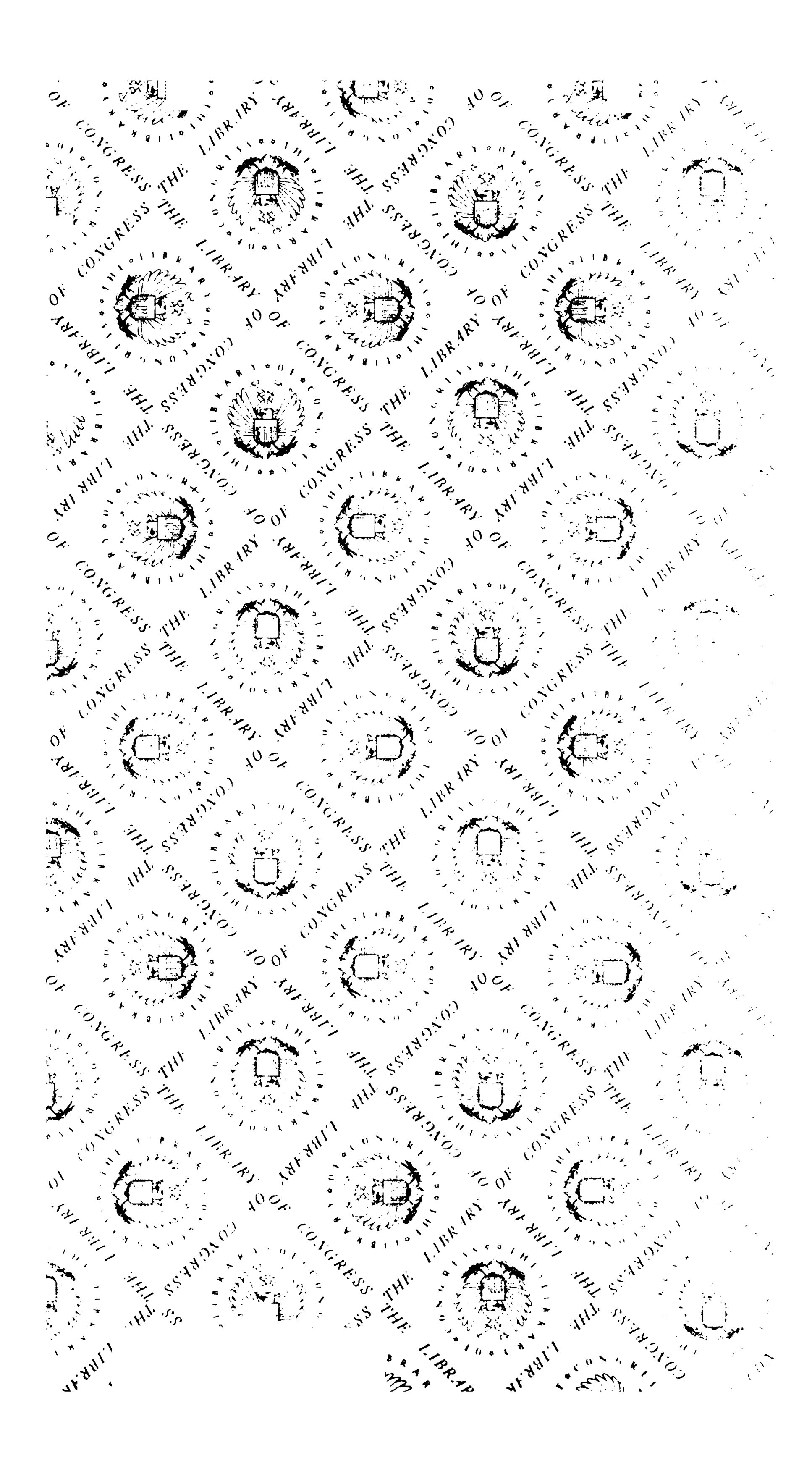
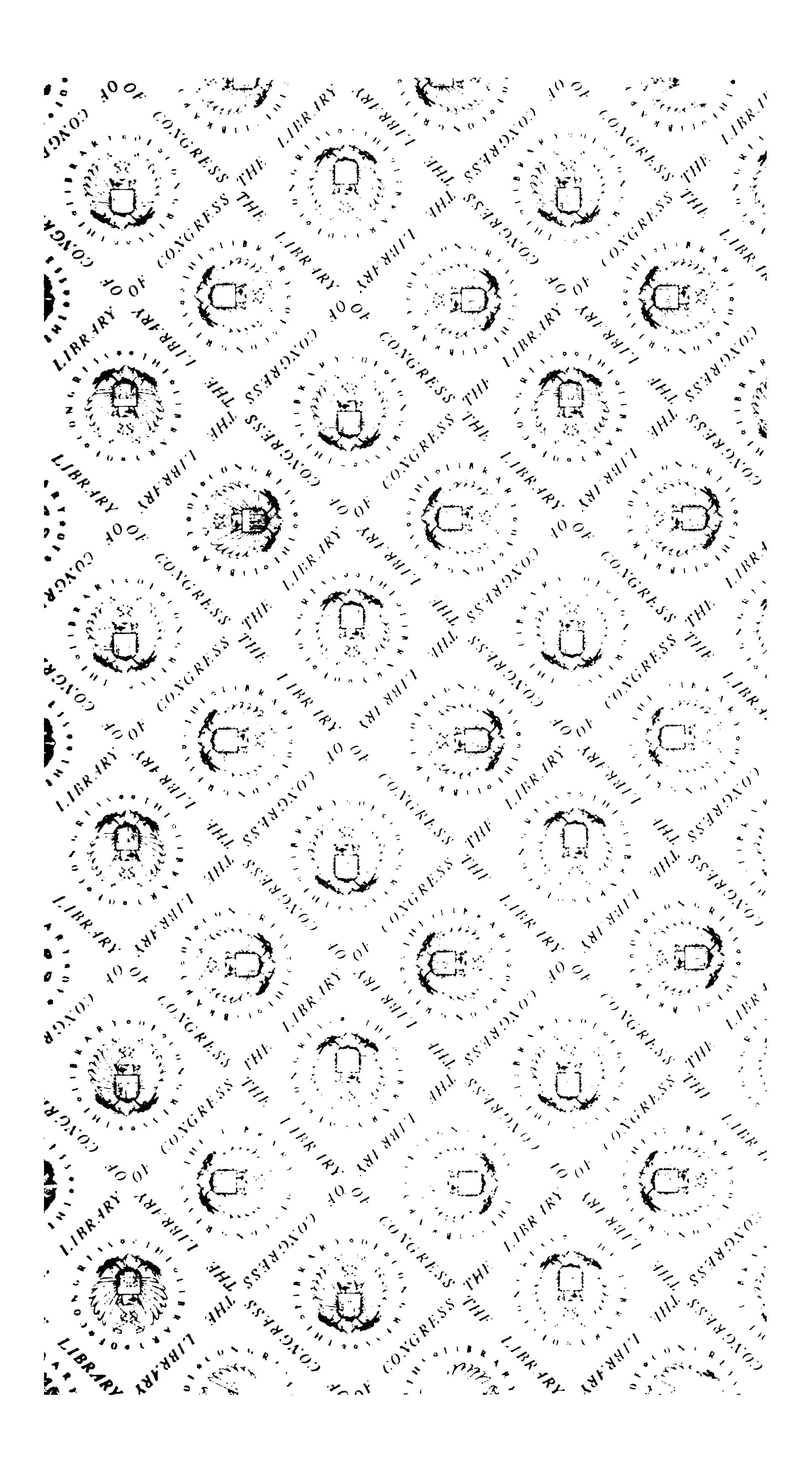

THE LIBRARY OF CONGRESS



G. GAUPILLAT

EN BALLON LIBRE !

Extrait de l'Annuaire du Club Alpin Français
13e volume. — 1891.



PARIS
TYPOGRAPHIE CHAMEROT ET RENOUARD
19, RUE DES SAINTS-PÈRES, 19

1892

G. GAUPILLAT

EN BALLON LIBRE !

Extrait de l'Annuaire du Club Alpin Français
18e volume. — 1891.



PARIS
TYPOGRAPHIE CHAMEROT ET RENOUARD
19, RUE DES SAINTS PÈRES, 19

1892

EN BALLON LIBRE !

« 28 juillet 1890, 7 h. matin. Je vais directement à l'usine à gaz de la Villette où je vous attends vers 9 heures et demie. Salutations empressées. — H. LACHAMBRE. » Tel est le libellé d'une carte que nous fait remettre, le matin du 28 juillet 1890, notre aéronaute M. Henri Lachambre (auquel M. Gaston Tissandier nous a recommandés), pour nous aviser que tout va bien et que le temps est favorable à l'ascension projetée.

Car, après les glaciers et les rivières souterraines, nous avons voulu, mon ami Martel et moi, connaître les émotions aériennes du *ballon libre*. Et nous allons exécuter aujourd'hui ce projet depuis longtemps conçu. Nous serons quatre avec le *capitaine* Lachambre et Mme Martel, qui nous accompagne, ne redoutant rien des risques de l'ascension et de la descente.

Aussi arrivons-nous gaiement à 10 h., comme à une fête de famille, au pied des gazomètres qui distillent déjà l'aliment de notre véhicule.

L'*Amiral-Courbet*, un bel aérostat presque neuf, cubant 1,200 mètres, commence à sortir de terre, pour ainsi dire : dans la conduite de toile goudronnée qui réunit le ballon au gazomètre, le gaz souffle bruyamment avant de se répandre sous l'enveloppe de soie qui s'arrondit de plus en

plus et qu'une légère brise balance gracieusement. Plusieurs hommes, sous les ordres de M. Lachambre, tournent sans fin autour du ballon, décrochant et abaissant les uns après les autres les sacs de lest pendus au filet et destinés à retenir tout le système.

Nous ne serons *parés* que dans deux heures : elles sont rapidement employées à visiter l'usine à gaz et à déjeuner chez un marchand de vin de la rue d'Aubervilliers, où une copieuse collation nous met en mesure de supporter les privations du voyage.

Midi : le gonflement est terminé; deux gardiens de la paix prennent nos noms et se font exhiber l'autorisation réglementaire; derrière la grille fermée de l'usine se pressent les gamins et les badauds, mais à l'intérieur on est bien tranquille et j'ai pu prendre tout à l'aise trois photographies des préliminaires de départ.

On porte la nacelle sous l'appendice [1], et on l'attache par des cordes et chevilles au cercle qui termine le filet.

M. Lachambre surveille avec soin l'*arrimage* des sacs de lest, provisions de bouche, vêtements chauds et instruments d'observations.

1. « Le ballon, à sa partie supérieure, est muni d'une *soupape* formée de deux clapets que des tiges de caoutchouc tiennent fermés, et qui s'ouvrent quand on tire, de la nacelle, la corde qui s'y trouve fixée et qui pend naturellement au milieu du ballon. A sa partie inférieure, le ballon est muni d'un orifice béant, l'*appendice*, destiné à permettre au gaz de s'échapper sous l'effort de la dilatation. La sphère d'étoffe gonflée de gaz d'éclairage est maintenue par un *filet*... Le filet, à sa partie inférieure, se termine par 32 cordelettes qui se réunissent à un cercle de bois au moyen de boucles s'adaptant à des chevilles de bois nommées *gabillots*. La nacelle est unie à ce même cercle par l'intermédiaire de cordes tressées dans l'osier dont elle est formée. Le *guide-rope*, destiné à l'atterrissage, consiste en une simple corde de 100 à 200 mètres, que l'on laisse traîner contre terre quand la nacelle va toucher ou a déjà touché le sol. Le poids de cette corde produit un frottement qui agit à la façon d'un véritable frein.» (G. TISSANDIER, *Histoire de mes ascensions*.)

A nous, maintenant : enjambons le bord de la nacelle et casons-nous en équilibre aux quatre coins.

Une dizaine d'hommes retiennent encore les amarres : il faut essayer la force ascensionnelle et choisir une bonne place de départ pour ne pas heurter tout d'abord les cheminées de l'usine, les gazomètres ou les maisons environnantes, car un faible vent du Sud-Ouest nous secoue déjà, nous promet une marche rapide et ne nous emmènera certainement pas dans la Manche. Laissant la nacelle s'élever de quelques centimètres au-dessus du sol, nos *mainteneurs* nous promènent sur le gazon d'une pelouse jusqu'à ce que le capitaine ait trouvé l'endroit propice.

Attention au baromètre (775 millimèt.), au thermomètre (+ 25° C.), et à l'heure (midi 30 min. juste).

« Lâchez tout ! » crie conformément à la tradition M. Lachambre en jetant par-dessus bord un sac de lest pour ne se cogner à aucune construction... Et notre départ est magnifique.

Qu'est-ce que nous éprouvons pour commencer ? Rien qu'une douce sensation de calme absolu et de repos complet. C'est l'impression caractéristique de toute ascension en ballon libre et qui ne cessera de nous bercer délicieusement jusqu'à l'instant où commenceront les préoccupations de la descente.

M. Lachambre est grimpé dans le cercle, le corps entier penché sur le vide et saluant à travers les mailles du filet les spectateurs qui applaudissent et s'exclament !

Quant à nous trois, nous nous regardons, étonnés, joyeux, tranquilles surtout, avec des physionomies souriantes, bien exclusives de toute crainte.

Et nous demeurons près de trente secondes sans songer à regarder l'usine, la Villette, Paris, la terre enfin qui s'enfuit, se creuse, s'enfonce, tandis que l'horizon se propage, s'élargit, s'élève à travers le ciel bleu où nous nous envolons immobiles vers les jolies nuées blanches clair semées.

La tour Eiffel, le ballon captif du Trocadéro se trouvent sous nous, et nous comprenons alors la différence entre ce dernier et l'aérostat fier et indépendant de tout lien terrestre qui épouse la route même du vent! En captif, on n'a nullement l'illusion d'être détaché du sol, à cause de la trépidation produite par le câble. Pour un ballon libre, au contraire, la translation peut être considérée comme la résultante du mouvement de la masse d'air où il est plongé et de la force ascensionnelle. En sorte que si cette dernière composante est faible, c'est-à-dire si l'aéronaute est parvenu à bien équilibrer l'appareil, il n'y a plus de vent sensible. Le ballon est comme figé dans l'air et participe exactement aux mouvements de la masse. Il est tout à fait comparable à une goutte d'huile de densité voisine à celle de l'eau et plongée dans une masse de ce liquide. Sur un navire, le passager assis immobile perçoit encore quelques frémissements soit de l'hélice, soit de la carène qui travaille pour fendre la mer. Rien ne bouge dans les aérostats non captifs; en levant les yeux, on voit immuable la sphère de soie suspendue dans l'espace, et l'on voudrait ne jamais arrêter ce rêve idéal qui vous emporte dans l'infini; il faut abaisser les regards par-dessus les bords de la nacelle pour comprendre la réalité de la situation, et alors c'est la terre qui paraît marcher, rouler comme une boule, passer comme un tableau mouvant d'une extrémité à l'autre de l'horizon. Chose étrange, aucune velléité de vertige ne monte au cerveau : les objets terrestres sont trop déprimés; vus de haut en bas, *en écrasement*, ils perdent toute élévation et, faute de point de comparaison fourni par leur taille, on ne saisit plus le rapport des choses, notamment celui de la distance, de la profondeur plutôt. Le calme des hautes régions et l'immobilité apparente contribuent à fournir aux sens la plus complète sécurité.

En sept minutes (midi 37 min.) nous avons fait un bond

de 800 mètres (+ 23° C.), presque vertical, tant notre lancement a été satisfaisant ; douze fois successivement nous allons nous élever et nous abaisser suivant la curieuse courbe barométrique tracée sur le diagramme ci-dessous.

Un nuage qui passe entre nous et le soleil fait contracter le gaz et nous ramène à 650 mèt., puis les rayons chauds nous dilatent à nouveau jusqu'à 1,000 mètres.

Car le ballon est une véritable balance aérienne dont

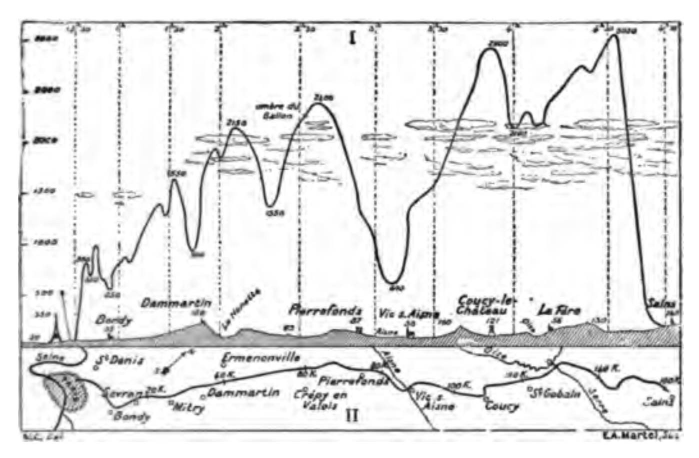


Diagramme de la courbe barométrique suivie par le ballon monté par MM. Gaupillat et Martel.

une feuille de papier mal à propos jetée peut détruire l'équilibre. A cause des nuages discontinus, qui ont d'ailleurs ajouté beaucoup au pittoresque de notre course, nous n'avons pas pu atteindre un seul instant cet équilibre stable à un niveau donné qui est si facile à prolonger sous un ciel pur. Et c'est entre 550 et 3,050 mèt. que nous avons oscillé à douze reprises différentes.

La brise cependant nous mène assez bon train : Paris s'éloigne avec ses fumées à mesure que nous passons au-dessus de Bobigny, Bondy et Sevran. Les forts de l'Est, les voies ferrées du Nord et de l'Est, le canal de l'Ourcq, la

voirie de Bondy, la poudrerie de Sevran sont les traits saillants du plan en relief, du pays rapetissé aux proportions d'un joujou qu'une invisible machine rotative semble faire tourner en dessous de nous. M. Lachambre achève notre installation intérieure, répartit également les poids des paquets, vérifie et case ses sacs de lest, et nous demande un coup de main pour dérouler le guide-rope dont l'extrémité pend bientôt à 150 mèt., sous la nacelle. A Sevran je parcours curieusement du regard les ateliers de fabrication de la poudre noire. Cela me rappelle la visite de détail que je fus admis à y faire jadis comme élève à l'École des poudres et salpêtres. Plus loin, avant Mitry, Martel lance au passage une carte de visite qui n'a jamais été reçue par son destinataire, un de ses amis propriétaire à la Villette-aux-Aulnes.

Les champs disposés en longues bandes brunes, rouges, vertes ou jaunes, selon la couleur des cultures, ne manquent pas d'analogie avec la devanture de quelque boutique colossale de papiers peints.

Une heure 30 min. : 1,650 mèt.; + 20° C.; nous avons déjà fait 30 kilomètres.

Par le travers de Dammartin (situé à 166 mèt. d'altitude), un nuage encore nous abaisse à 900 mètres. Distinctement s'entendent les cris des gens qui nous hèlent, les aboiements de chiens et surtout le grincement des essieux d'un lourd chariot chargé de ferrailles : symphonie bien fantastique que toutes ces rumeurs de la terre frappant nos tympans d'aussi bas. Nous déversons sans vergogne un demi-sac de lest, c'est-à-dire de sable, sur la tête de nos semblables qui ne peuvent rien contre nous, et, en même temps que la vitesse s'accélère, l'altitude devient plus respectable, 2,150 mèt. à 2 h. 5 minutes. Nous avons traversé quelques nuages et nous épions avec impatience l'apparition de l'« auréole des aéronautes », le plus joli phénomène d'optique que l'on puisse voir en ballon libre. A 2 heures

juste nous avons laissé à main gauche l'île et le tombeau de Jean-Jacques Rousseau dans le parc d'Ermenonville, et plus loin, au delà de la forêt, les charmants étangs de Mortefontaine.

Bientôt à l'Ouest le clocher de Senlis et à l'Est Crépy-en-Valois, réunis par un chemin de fer que nous traversons à 1,350 mèt. au-dessus même d'un train microscopique. L'illusion du joujou à mécanique nous amuse fort.

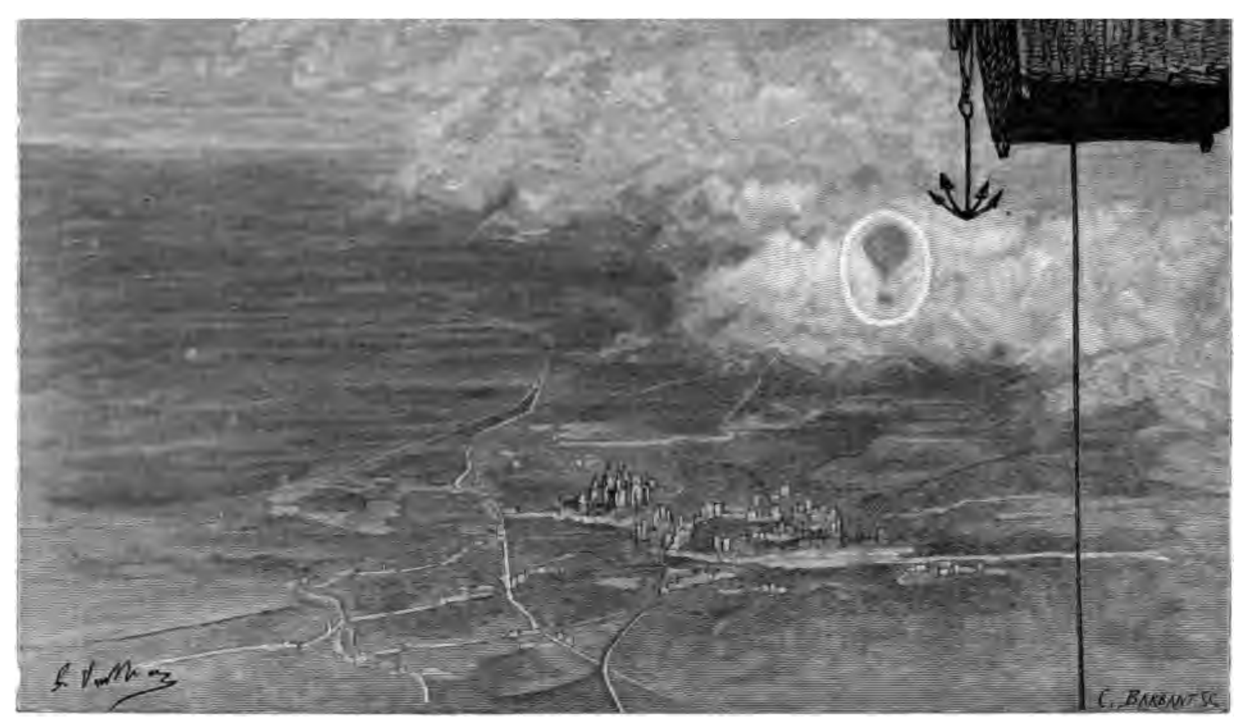
Mais voilà que le soleil et 23° C. dilatent à nouveau notre gaz, l'appendice d'échappement s'ouvre béant, et l'*Amiral-Courbet* majestueusement arrondi monte presque aussi vite qu'au départ; est-ce cette fois que nous dépasserons les 3,000 mètres mesure de notre ambition?

Deux heures 30 min. : une nappe de nuages arrive en dessous de nous, mue par un courant d'air opposé. Nous sommes à 2,250 mèt., et soudain, à nos pieds et vers la droite, voici l'ombre du ballon projetée sur l'écran blanc des vapeurs qui nous cachent la terre, et entourée d'un cercle brillant aux sept couleurs de l'arc-en-ciel : cet émouvant spectacle, qui fait l'effet d'une rencontre fortuite au milieu de l'espace solitaire et muet, et qui rappelle le vaisseau fantôme légendaire, a été trop souvent décrit pour que je m'arrête à le détailler. Martel exulte, trépigne, saute à pieds joints dans la nacelle au grand préjudice de notre équilibre, et déclare, quand nous avons réussi à calmer son frénétique enthousiasme, que c'est « encore plus empoignant » que le spectre du Brocken à trois arcs-en-ciel admiré par lui au Gross-Glockner en 1882 (V. l'*Annuaire* de 1882).

Décidément le voyage marche bien; ciel bleu sur la tête, brouillards sous les pieds, montagnes de nuages à l'horizon, auréole des aéronautes, tout nous est servi à souhait, il ne nous manque plus que nos 3,000 mètres.

Nous voilà à 2,300 mèt. sur la lisière de la forêt de Compiègne où nous reconnaissons les beaux clochers romans

de Morienval, l'abbaye fortifiée de Saint-Jean-aux-Bois, dont la vieille enceinte circulaire se distingue bien mieux d'ici que par terre, le lac et le château de Pierrefonds (sur lequel je tente à 2,400 mèt. d'altitude l'insuffisante photographie reproduite ci-contre), les étangs de Saint-Pierre et tout le réseau des routes et des étoiles qui forment le plus élégant dessin. Mais la forêt nous joue un véritable tour : la fraîcheur humide qui en monte contracte le gaz du ballon (ce fait est général et se produit au-dessus de toutes les grandes étendues d'eau et de bois), l'appendice remonte dans l'intérieur de la sphère comme aspiré par la réduction de son volume, la température descend à 21° C. et nous-mêmes à 600 mèt. quand nous atteignons Jaulzy, au bord de la rivière l'Aisne. M. Lachambre, à notre grand désappointement (il n'est que 3 h. 10 min.), voudrait atterrir, craignant de remonter trop haut si nous nous élevons encore par-dessus les nuages qui nous couvrent ici presque entièrement, et de n'avoir plus assez de lest pour enrayer une descente rapide. Mais une saute de vent entraîne l'*Amiral-Courbet* le long de l'Aisne dans la direction de Soissons ; notre capitaine a peur de tomber dans la rivière même ou sur les fils télégraphiques de la voie ferrée, et il se décide à jeter du lest ; nous applaudissons en voyant l'aiguille du baromètre marquer à vue d'œil une réascension rapide, le vent du Sud-Ouest qui nous a ressaisis nous jette à Vic, sur la rive droite de l'Aisne, et bientôt nous flottons en plein dans la couche épaisse des nuages assez frais (14° C.); à 3 h. 42 min., notre altitude atteint 2,500 mèt. ; nous ne savons plus du tout où nous sommes, ayant complètement perdu de vue la terre aussi bien que le ciel, mais l'élan de notre jet de lest a été si vigoureux que la vitesse s'accélère toujours : sur nos têtes les nuées prennent une teinte azurée qui passe bien vite au bleu intense du grand ciel infiniment libre ; nous avons percé toute la couche des brouillards, la mer de nuages



Le château de Pierrefonds, vu de la nacelle du ballon, à 2,400 mètres, dessin de Vuillier, d'après la photographie de M. Gaupillat.

est à nos pieds, soulevée en une colossale houle figée dont les crêtes ourlées d'écume semblent arrêtées au moment où elles allaient déferler. Spectacle sublime en vérité, qui laisse subsister dans l'esprit une seule et unique idée : plus haut, plus haut encore, plus près du ciel, plus loin de la terre! Comme le soleil nous réchauffe un peu (16°), l'*Amiral-Courbet* monte toujours, plus vite même, car le gaz se dilate et s'échappe par l'appendice largement ouvert à nouveau. M. Lachambre paraît soucieux et, tandis que nous battons des mains en constatant 2,800 mèt., il nous dit : « Nous montons trop; si le soleil continue à nous *pomper* ainsi, il ne restera plus assez de gaz dans le ballon, et gare, alors, au choc de la descente. » — Que nous importe, c'est tellement beau, en ce moment que nous ne retrouverons jamais et qui est trop court d'ailleurs, car à 3 h. 50 min. l'aiguille du baromètre ne veut pas dépasser 2,900 mètres. Quel ennui d'arriver si près des 3 kilomètres désirés! Une heureuse diversion toutefois écourte ici notre chagrin : par un grand trou soudain formé juste au-dessous de nous dans l'océan de brouillards, la terre reparaît bien bas, mouchetée de forêts noires, zébrée de routes blanches, rayée de ruisseaux scintillants! Où sommes-nous enfin? Martel, le topographe, n'est pas long à se retrouver : juste à main droite il vient de reconnaître et nous montre Coucy-le-Château, ses remparts, ses tours et son donjon, le plus haut de France (60 mèt.) et que ses 121 mèt. d'altitude laissent encore à 2,720 mèt. sous notre plancher d'osier. Comme il n'y a plus de nuages entre nous et la terre pour nous réfléchir les rayons solaires, nous commençons une véritable chute vers la planète, et en huit minutes nous retombons à 2,100 mèt. d'altitude. Une large nuée blanche s'interpose ici, au moment où, avec une vitesse de 50 kilomètres à l'heure, le plein vent du Sud nous chasse par-dessus la forêt de Saint-Gobain, et cette nuée nous fait rebondir, comme une bulle de savon

sur un écran : 2,150 mèt. (4 h.), 2,250 (4 h. 3 min.), 2,150 (4 h. 5 min.); à 4 h. 8 min. (16°,5 C., 2,250 mèt.), Martel, la carte d'État-major en mains, identifie à travers les trous des nuages qui se resserrent en gros troupeaux, à moins de 100 mètres sous nous, la ville de la Fère, ses établissements d'artillerie, les embranchements de chemin de fer de Tergnier (à l'Ouest) et les méandres serpentins de l'Oise qui flâne, toute menue encore, à travers des prés humides.

Et puis la terre disparaît de nouveau; revoici la mer de brouillards, le ciel bleu et la course au zénith! 4 h. 8 min., 2,250 mèt.; 4 h. 9 min., 2,350 mèt.; 4 h. 11 min., 2,450 mèt.; 4 h. 18 min., 2,750 mèt.; 4 h. 23 min., 2,850 mèt.; 4 h. 28 min., 2,950 mètres. Allons donc, encore 50 mètres!! M. Lachambre devient sérieux, et comme Mme Martel veut jeter *une feuille de papier* pour atteindre le chiffre fatidique, il l'arrête, bref et impérieux : « Il ne faut plus monter, nous perdons le gaz, il ne reste qu'un sac de lest. » Et cependant, à 4 h. 30 min., 3,050 mèt., nous disent les deux baromètres! Le regard soucieux de notre capitaine modère notre joie, mais nous n'avons pas le temps d'être inquiets, car l'*Amiral-Courbet* redescend cette fois et pour de bon, 2,450 mèt. à 4 h. 33 min. (600 mètres en 3 minutes). Nous revoilà en plein brouillard et nous ignorons de nouveau au-dessus de quel endroit; le vent doit nous faire filer vite et nous craignons de descendre en Belgique. Tout d'un coup, je deviens presque complètement sourd (4 h. 38 min., 1,950 mèt.), les paroles prononcées par mes compagnons de route à moins de 1 mètre de mon oreille m'arrivent étrangement étouffées : c'est la rapidité de la chute qui en est cause (1,100 mèt. de descente, soit 68 millimètres de mercure [531-599] en 10 min.). De ce train-là nous toucherons la terre dans 15 minutes. Quel casse-cou! M. Lachambre nous donne de rapides instructions : à 50 mètres du sol jeter l'ancre, le

lest, les couvertures, l'appareil photographique, les bouteilles vides, les bancs d'osier, etc., etc., se suspendre par les bras au cercle de la nacelle en tirant la corde de la soupape, le tout à exécuter en moins de 30 secondes. — 4 h. 41 min., 1,500 mèt.; nous sommes sortis depuis 2 minutes des nuages, par en bas cette fois; Martel renonce à s'orienter avec la carte! Où nous sommes, nous le saurons bien assez tôt quand notre bonne planète natale nous aura dans quelques minutes administré la rude taloche qu'elle nous réserve pour nous punir de l'avoir quittée! Il a des bourdonnements d'oreilles et préfère lire les baromètres dont le capitaine, d'ailleurs, lui demande la lecture continue à haute voix : 1,400; 1,250; 1,100; 1,000 (4 h. 46 min.). Et cependant, malgré cette dégringolade vertigineuse nous ne sentons qu'une brise de bas en haut correspondant à la composante verticale de notre mouvement de chute. Au cours d'une ascension, il est un moment à partir duquel la descente est irrémédiable. C'est lorsque, après avoir plané trop longtemps sous les rayons solaires et perdu par suite une quantité considérable de gaz, le ballon rencontre une couche d'air froid. Le gaz se contracte alors brusquement et l'attraction terrestre précipite le mouvement sans qu'il soit possible aux voyageurs de l'enrayer, surtout lorsqu'ils n'ont plus à bord que peu de lest. — 4 h. 48 min., 800 mètres. Nous filons vite et de nouveau vers le Nord-Est; là-bas, un clocher pointu et un bois de grands arbres.Contre lequel de ces deux obstacles allons-nous nous aplatir comme simples boulettes de papier mâché? — 4 h. 52 min., 350 mèt. Bon! nous passons entre les deux, mais le sol n'est plus qu'à 200 mètres de distance verticale, nous dévorons l'espace comme une flèche; l'extrémité du guide-rope touche la terre; attention! M. Lachambre va jeter l'ancre... mais non, il la retient et lâche le lest en place pour ne pas harponner un attelage de deux bœufs qui passe malencontreusement sur une route que

nous traversons. — 250 mèt. (4 h. 53 min.). Martel enfouit les baromètres dans ses poches; le ballon se relève légèrement et le guide-rope ne renverse pas l'attelage; mais les paysans qui courent ne peuvent attraper la corde, nous rasons trop vite. « Hop! » crie M. Lachambre; tout le bagage fait le saut périlleux, et nous exécutons tous quatre dans le cercle, par les poignets et juste au moment voulu, la suspension indispensable pour ne pas avoir les jambes cassées. La manœuvre a été si bien faite que le choc redouté n'a rien de brutal. « Bravo, monsieur Lachambre », crie Martel. — « Attendez, voilà le traînage. » En effet, la brise assez forte qui nous a conduits en ces parages couche le ballon par terre en moins d'une seconde et s'engouffre dans ses plis. Nous voilà repartis. J'étais chargé de la manœuvre de la soupape, à laquelle je m'étais suspendu de tout mon poids immédiatement avant le choc; mais le ballon, insuffisamment dégonflé, est horriblement secoué, il se creuse, fait voile, la nacelle s'incline sur un des bordages, posée de champ sur le flanc au lieu de rester d'aplomb par le fond, et tout le système exécute une course folle à travers les champs, comme une barque à voile rapide sur la surface d'un étang; mais l'étang est raboteux ici : terres labourées, aux creux sillons, champs de féverolles aux longues tiges, blés hauts aux barbes piquantes; à travers tout cela, la nacelle, secouée comme une loque inerte, décrit un large sillon et creuse sa traînée dans la glèbe; et les inégalités du sol, les convulsions de l'aérostat agonisant qui ne nous épargne rien de son râle, provoquent d'innombrables bonds hauts parfois de 2 mètres et plus. — « Tirez la soupape, tirez la soupape! Cela ne sera rien, cela ne sera rien, un peu de traînage, n'ayez pas peur. — Il est long, votre traînage. — Mais tirez donc sur la soupape! — Je ne fais que ça, j'ai les doigts sciés. — Mais ça ne s'arrêtera donc pas! » Puis un silence pendant lequel nous nous regardons terrifiés. Les blés sifflent une

musique étrange en se couchant sous notre chevauchée! Mes compagnons deviennent blêmes! Moi, je suis fort mal à l'aise, en partie hors de la nacelle, la tête près du cercle; mon dos cogne par terre à chaque bond; une corde qui me sert de dossier se dérobe, je sens que je vais tomber en dehors, Martel s'en aperçoit et me la repasse sous les reins. La galopade continue! Jusqu'à quand? M. Lachambre est vert : « Tirez donc la soupape, je n'en peux plus ».

Soudain, un choc plus fort, puis un arrêt, et la nacelle se renverse complètement sens dessus dessous, le fond en l'air : heureusement Mme Martel réussit à profiter de la situation pour en sortir sans aucun mal; mais les trois autres n'ont pas eu le temps seulement de lâcher les cordes, entre lesquelles ils sont entortillés comme des mouches dans une toile d'araignée; et nous voilà repartis à fond de train; je ne sais plus comment ni après quoi je me cramponne. C'est ma tête maintenant qui cogne par terre à chaque instant : une pierre un peu grosse, un bond un peu fort, et je pourrais bien ne plus rien sentir du tout! Brrr! Un frisson me remue, et toute ma vie passe en éclair devant mon cerveau! J'ai déjà éprouvé cela une fois, le jour où un bateau-mouche sur la Seine m'a coupé en deux dans une yole d'où un de mes amis et moi nous eûmes juste le temps de piquer une tête salutaire! Martel roulé en boule dans un coin de la nacelle se met à crier, à hurler plutôt : « Au secours! au secours! arrêtez-nous, arrêtez-nous! » Quant à M. Lachambre, il est dans une fâcheuse situation, le buste dans la nacelle, les jambes dehors, le ventre coupé par le rebord d'osier, et il ne cesse de gémir : « J'étouffe, j'étouffe, tirez-moi, tirez donc! Ah! j'étouffe! » Les lamentations de mes deux compagnons sont affreuses! Pour moi, je me raidis de tous mes muscles pour empêcher le rebord de la nacelle de me guillotiner! Cela devient cruel! Qu'on nous arrête à la fin, au nom du ciel! L'ancre n'a donc pas mordu, il n'y a donc personne pour saisir le

guide-rope? trois ou quatre hommes suffiraient, pourtant! Encore un choc et un arrêt. Est-ce le dernier, cette fois? Tandis que je compte *un*, *deux*, pour m'en assurer, Martel me passe sur le corps en me piétinant l'estomac, M. Lachambre ne crie plus, et je me trouve hors de la nacelle, sans savoir comment, allongé sur le côté droit. Bien vite debout, je vois d'un côté l'aérostat qui continue à raser la terre en frappant le sol à coups redoublés, comme un bélier donnant de la tête contre un arbre; de l'autre côté Martel et sa femme se rejoignent en courant et en criant tous deux à la fois : « Je n'ai rien! je n'ai rien! »

C'est vrai, au fait, est-ce que par hasard nous n'aurions rien de cassé?

Pour moi, je ne crois pas : mes os paraissent en place.

Mais voilà que l'enragé ballon, allégé de notre poids, continue de plus belle le traînage pour son compte personnel. M. Lachambre nous crie : « Aux cordes, aux cordes! » et tout le long du guide-rope et de la corde d'ancre nous nous égrenons en chapelet et nous nous laissons entraîner dans la luzerne, à frottement dur, pendant cent mètres encore. Des paysans viennent enfin nous prêter main-forte : un escarpement rocheux, haut de quelques mètres, ne veut pas se laisser franchir par l'*Amiral-Courbet*, qui palpite encore comme un oiseau blessé à mort. M. Lachambre réussit à ouvrir la soupape toute grande, le gaz d'éclairage s'échappe à flots, le ballon se vide et retombe une deuxième fois; c'est fini!

Nous nous passons en revue : décidément, il n'y a aucune fracture; à peine quelques contusions insignifiantes; mais les faces sont pâles et les mains tremblent encore; l'alerte a été forte! Une tournée d'eau de mélisse fait grand bien : seulement... Martel, sa femme et moi, nous jurons, séance tenante et solennellement, de ne jamais recommencer! Pas commode une descente de ballon, et pas gai le traînage!

Et cependant nous avons été favorisés par les circon-

stances : ce traînage n'a duré que quatre minutes (quatre siècles!) sur une longueur d'un kilomètre seulement, et nous n'avons heureusement rencontré aucun de ces obstacles si abondants dans les campagnes (murs, haies, arbres, fossés, chemins creux, etc.) dont le moindre nous eût estropiés ou occis!

Notre aéronaute avoue cependant que le retournement complet de la nacelle est chose rare et dangereuse, et il se demande, avec nous, comment nous n'avons pas été tous versés dehors à ce moment-là!

Tandis qu'il achève le dégonflement de l'aérostat et le chargement de celui-ci, de la nacelle et des accessoires sur une charrette qu'on est allé chercher au village voisin, nous battons tous trois, une heure durant, le sillon kilométrique que nous avons dessiné bien malgré nous tout à l'heure, dans les récoltes, pendant les quatre plus mauvaises minutes de notre existence.

Il s'agit de repêcher sous les épis, la luzerne, les féverolles et la terre labourée, tous les bibelots qui sont tombés de nos poches ou de la nacelle. Chose curieuse, nous n'aurons rien perdu; Martel retrouve même le verre intact du lorgnon dont il s'est cassé la monture sur le nez; et moi je recueille précieusement jusqu'à mon porte-monnaie et une clef de bureau. De tous côtés les paysans nous rapportent qui une couverture, qui un baromètre, qui les châssis photographiques, qui l'appareil et son objectif, tout le bagage en un mot. Le viseur et la poire en caoutchouc de mon instantané 13×18 m'ont été renvoyés aussi, trois jours après, par la poste.

En recherchant toutes nos épingles dans ces bottes de paille, nous nous sommes rendu compte de la cause de... l'incident : l'ancre est, par un malencontreux hasard, tombée juste sur une meule de foin, où elle s'est embouchonnée complètement: elle n'a pas mordu, et les paysans d'alentour n'ont pas pu arriver tout de suite à saisir les

cordes de l'ancre et du guide-rope; aux trois quarts de la course à peu près, un mouvement de terrain a provoqué le renversement de la nacelle, et c'est alors que Mme Martel s'est trouvée doucement allongée dehors, dans une pièce de sainfoin; déchargé de son poids, le panier d'osier est reparti à fond de train, jusqu'à ce qu'un nouveau pli de terrain nous ait arrêtés et déversés, à notre tour, 250 mètres plus loin.

Bref, passons sur les détails et avouons humblement que nous avons eu de la chance.

Avec la plus aimable courtoisie, un châtelain du voisinage, M. le vicomte de Madrid de Montaigle, nous offrit l'hospitalité chez lui. Craignant d'être des hôtes trop courbaturés et peu gracieux, nous préférâmes nous réfugier tranquillement à l'hôtel du village de Sains (Aisne), car c'est près de ce chef-lieu de canton que nous venions d'échouer, à 140 mèt. environ d'altitude, à 14 kilomètres Ouest de Vervins et 35 kilomètres de la frontière belge, après un parcours aérien de 162 kilomètres en quatre heures vingt-cinq minutes.

A l'hôtel Mangin nous sommes soignés comme de véritables naufragés. Tout le monde, d'ailleurs, a mis le plus gracieux empressement à nous venir en aide, et nous tenons à remercier particulièrement M. Dufeul, directeur du bureau des postes et télégraphes, pour son obligeance à transmettre les dépêches que nous lui confions. N'oublions pas de noter aussi que les paysans dont nous avons endommagé les récoltes ont refusé toute indemnité pour ce fait, désintéressement que rencontrent rarement les aéronautes.

Malgré une bonne nuit, nous sommes quelque peu moulus le lendemain matin; ce qui ne nous empêche pas d'aller visiter la superbe cathédrale de Laon avant de rentrer à Paris par la voie du chemin de fer, moins calme mais plus sûre en somme que celle de la veille.

Le diagramme de l'ascension (voir p. 407), curieux à cause de ses nombreuses dénivellations, a été construit au moyen de quatre-vingts observations doubles faites toutes les trois ou quatre minutes à deux bons baromètres qui ont constamment bien concordé. Température, au départ, 25 degrés; en l'air, maximum 23 degrés; minimum 14 degrés.

Le coût total de cette ascension s'est élevé à 802 fr. 50, savoir :

Gaz pour gonfler l'aérostat, pris à l'usine de la Villette	200	600
Location du ballon	200	
Honoraires de l'aéronaute	200	
Frais de retour de M. Lachambre et transport de son matériel		55 60
Frais de retour et autres pour trois voyageurs (un jour et demi)		146 90
Total.		802 50

Quant au résumé de nos impressions, le voici bien sincère :

Une course en ballon libre, pourvu, toutefois, que l'on dépasse 2,000 mètres, est chose plus étrange, plus belle, en somme, qu'une ascension de hautes montagnes, à cause : 1° de l'isolement où l'on se trouve dans l'espace, isolement qui n'est jamais aussi complet sur les cimes, même les plus pointues; 2° de l'aspect imposant de l'océan et des montagnes de nuages que rien ne brise et d'où rien n'émerge pour rappeler la terre ; 3° des phénomènes d'optique et des effets de lumière auxquels nulle ombre de sommet ne fait obstacle; 4° de l'absence totale d'efforts physiques, qui remplace par une sensation de bien-être idéal la fatigue, souvent si pénible, des escalades alpestres. — Voilà le grand charme du ballon libre : le repos, le calme, l'oubli de toute peine et de tout labeur, un autre monde aussi tranquille que grandiose; l'anéantissement de l'être, en un mot, dans l'infini de l'espace; quand, sur l'aile du vent, on vole sans remuer, au-dessus de la mer de nuages qui cache la terre

et dévoile le ciel entier, on s'imagine volontiers que tout lien avec les hommes est à jamais rompu et que l'âme commence un éternel et doux voyage à travers les sphères d'or qui roulent, muettes, dans l'immensité!

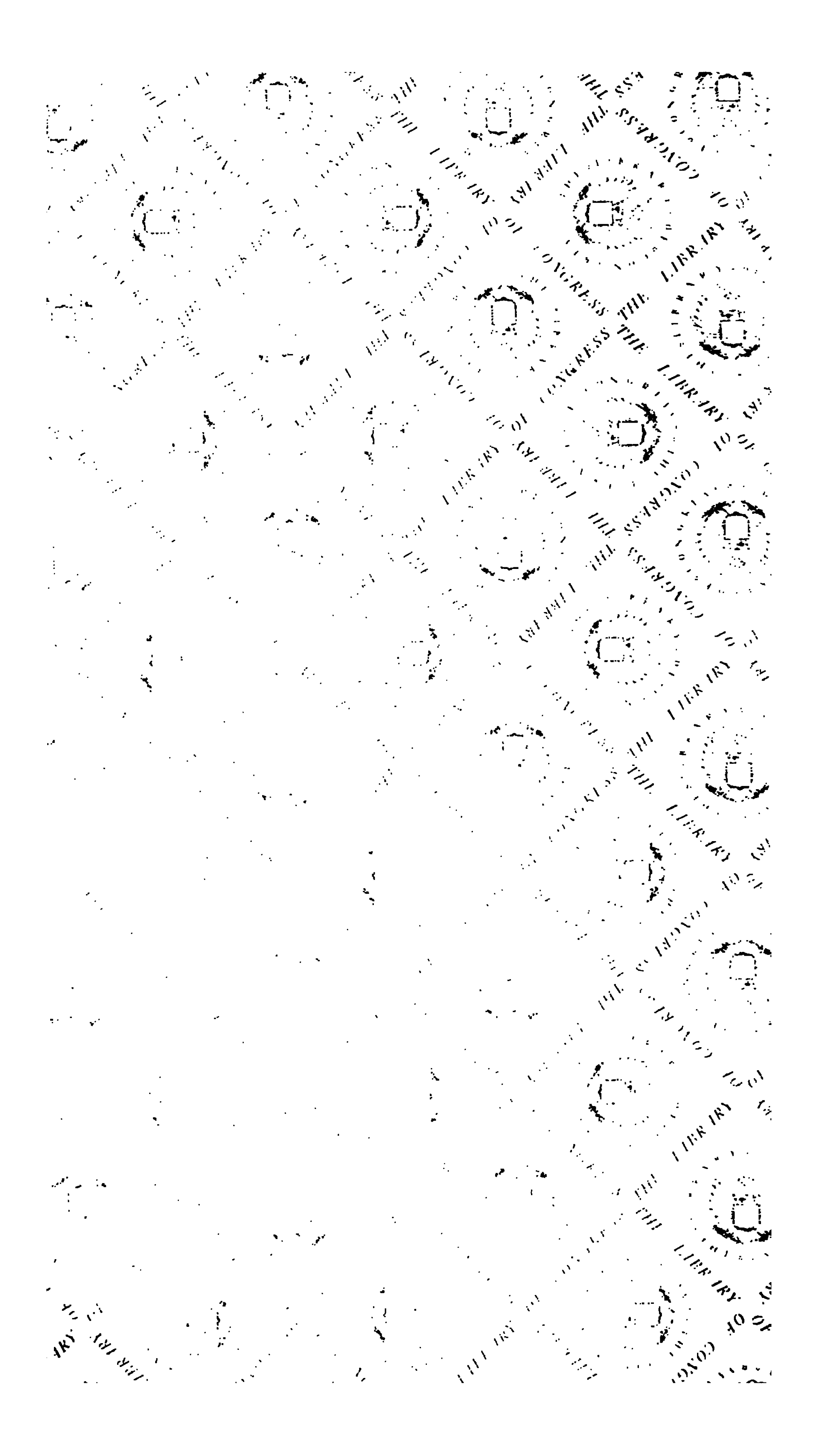
La chute, hélas! peut devenir une terrible réalité; on ne saurait dissimuler que l'atterrissage d'un ballon es toujours chose hasardeuse. Il suffit d'un arbre ou d'un mur et d'un léger souffle de brise pour provoquer une catastrophe: sans parler de cent autres circonstances capables d'amener un dénouement fatal.

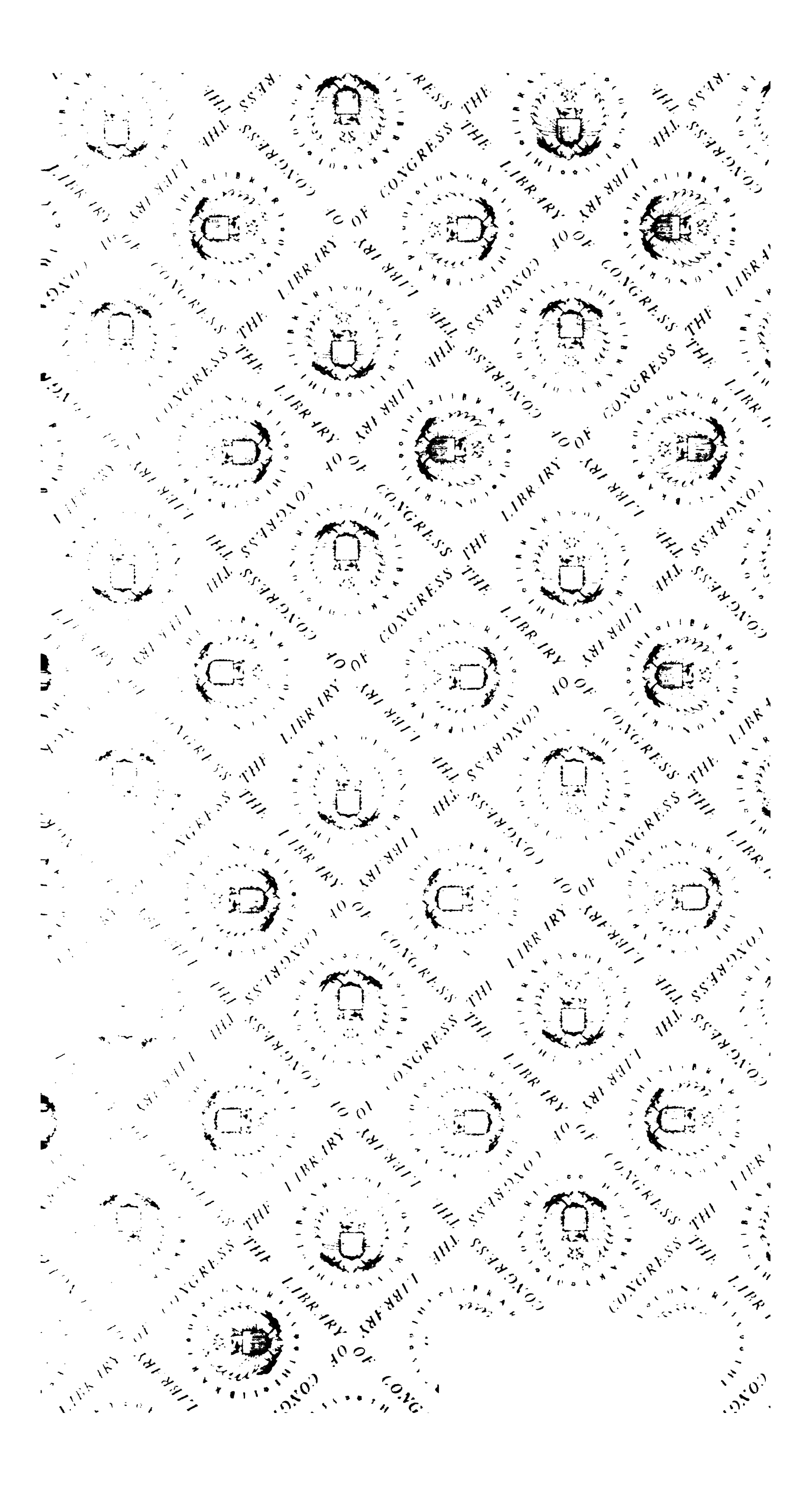
Les récits des aéronautes et les nombreux accidents que les journaux racontent chaque année prouvent surabondamment, d'ailleurs, que les risques de la descente rendent les ascensions en ballon libre véritablement dangereuses, tout au moins pour les personnes qui n'ont pas acquis l'expérience des aéronautes de profession; on ne saurait donc souhaiter que ce sport scabreux devienne à la mode, surtout pour les dames! Il est trop aisé de s'y casser au moins une jambe[1]!

Et il convient de le regretter cependant, car il n'y a pas, sur la terre ni sous la terre, dans les neiges éternelles ni dans les cavernes scintillantes, d'aussi beaux spectacles à contempler que ceux dont on a la jouissance en ballon libre!

GABRIEL GAUPILLAT,
Membre du Club Alpin Français
(Section de Paris).

1. Voir GLAISHER, FLAMMARION, DE FONVIELLE, TISSANDIER, *Voyages aériens*. Paris, Hachette, 1870, in-8°. — G. TISSANDIER, *Histoire de mes ascensions*. Paris, Dreyfous, 1887, in-8°. — G. TISSANDIER, *Histoire des ballons*. Paris, Launette, 1887-1888, 2 vol. in-8°, etc.


CONGRESS THE LIBRARY OF


THE LIBRARY OF CONGRESS